

【総合政策局】

1. 「交通政策基本法」を活かした施策について

(1) 交通政策基本法第 15 条に基づく「交通政策基本計画」が策定され、今後は基本計画をもとに各地域で議論を展開することとなるが、現場の実態に即したまちづくりの具体化に向けて、引き続き関係者からの意見を聴きながら日常生活に必要な不可欠な交通手段の確保や物資の円滑な流通のために、所要の財源確保など真に実効性のある施策を国と地方一体で行われたい。

特に「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通政策の憲法」として策定を促しているにもかかわらず、いまだに策定されていない地域が大半であることから、目標を引き上げるとともに、複数の自治体にまたがる広域の計画策定の有効性も踏まえつつ各地域での取り組みを推進されたい。

【回答】（総合政策局地域交通課）

現在、多くの地域で人口減少の本格化等に伴い、公共交通の維持が一層厳しい状況に直面している中で、地域の移動手段を確保するためには、地方公共団体が中心となって、公共交通の改善や輸送サービスの確保に取り組むことが重要と認識している。

このような考え方から、国土交通省では、「地域公共交通活性化再生法」を改正し、「地域公共交通計画」の名称で、その作成を市町村等の努力義務として、地域交通に関するマスタープランの位置付けを明確化する等としている。

また、地域公共交通網形成計画については、2020 年度末までに全国の地方公共団体で 585 件策定されているが、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会等での議論を踏まえ、地域公共交通計画の策定目標は、2024 年度までに 1,200 件としたところである。

国土交通省では、計画作りと事業実施のそれぞれについて、財政面及びノウハウ面で支援を図ることにより、地方公共団体による取り組みを推進してまいりたい。

(2) 交通政策基本法には、「運輸事業その他交通に関する事業の健全な発展、事業基盤の強化、人材の育成」（第 21 条）が明記されている。

人流・物流の輸送を担っている交通運輸産業は、日本経済及び地域の移動手段の確保を支える重要な社会基盤産業である。今後、生産年齢人口がますます減少

していく中、こうした社会基盤産業を支える労働力の確保が重要な課題になると見込まれており、交通運輸産業における労働力不足は、各モード共通の課題であり、我が国の経済成長にとっても大きな問題である。

自動車運送事業については、官邸に「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が設置され、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」として88施策が策定された。あわせて、貨物自動車運送事業に対しては、貨物自動車運送事業法の一部改正や「ホワイト物流」推進運動の取り組み、そして国土交通省と厚生労働省が共同で設置した「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央・地方協議会（トラック運送業の生産性向上協議会と同時開催）」の場で、コンサルティング事業や荷種ごとの課題の深掘り等による生産性向上等を通じた労働環境の改善の水平展開が検討されている。

また、航空局内に「乗員政策等検討合同小委員会」が設置され、今後の航空需要の増大や将来の大量退職により、大手航空会社を含めて中長期的に操縦士及び整備士等の不足が発生することが懸念される中、安定的に人材を供給するための環境整備について検討が行われ、具体的な方策がとりまとめられた。

特に、トラック、バス、タクシー業界の運転手不足は深刻な状況にあり、規制緩和の導入によって、低賃金や長時間労働が蔓延するなど、労働条件や労働環境の低下が労働者不足の大きな要因となっていることから、バス・トラック運転手の労働条件を定めた改善基準告示など国による制度改正や改善が解決に欠かせない。

今後とも様々な動向を注視しながら、それぞれのモード毎の課題及び対応策を政労使で検討する場を拡充されたい。

【回答】（自動車局貨物課・旅客課、航空局運航安全課）

トラック運送業は、我が国の国民生活や経済活動を支える重要な産業であり、その担い手であるドライバーの確保は大きな課題である。

このように必要な担い手を確保していくうえでは、荷役作業からの解放などによる働きやすい環境の整備、仕事とプライベートが両立できる勤務体系の構築等を進め、長時間労働の是正をはじめとする労働環境の改善を実現していく必要があるものと考えている。

こうしたことも踏まえ、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において、平成30年5月30日に取りまとめた「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」においては、「多様な人材の確保・育成」を施策の柱の一つとして掲げている。

また、国土交通省、経済産業省及び農林水産省の3省庁において、トラック輸送の生産性向上・物流の効率化を図るとともに、女性や60代以上の運転者等も

働きやすい、より「ホワイト」な労働環境の実現に取り組む「ホワイト物流」推進運動を展開している。

さらに、荷主や労働組合、トラック事業者等を構成員とする協議会を中央及び全都道府県に設置し、長時間労働の抑制や適正運賃の収受に向けた議論を進めるとともに、荷主所管省庁や業界団体と連携して、荷主企業に対する荷待ち時間の削減に向けた取り組みへの協力依頼を行うなど、取引条件の改善に向けた取り組みを行っている。

国土交通省としては、引き続きこれらの取り組みや一昨年末に改正された貨物自動車運送事業法の適切な施行・運用を通じて、トラック運送業の生産性の向上、労働環境の改善、取引環境の適正化に向け、しっかりと取り組んでまいりたい。

バスやタクシーは、我が国の日常生活や経済活動を支える重要な公共交通機関としての役割を担っていることから、その担い手を確保していくことは非常に重要であると認識している。

一方で、バス運転者における有効求人倍率は、平成30年度で2.23と、全職業平均(1.45)と比べ1.5倍以上となっているなど、他の産業よりもさらに人手不足が深刻な状況にあると認識している。

また、タクシー事業の労働環境の実態は、長時間労働の割に低い賃金水準、運転者の高齢化、女性比率の低さなどが課題であり、働き方改革の推進が急務となっている。

このような現状において、必要な運転者を確保するためには、労働生産性を向上させるとともに、多様な人材の確保・育成を図る取り組みが重要であると考えている。このため、バスやタクシーを含む自動車運送事業について、省庁横断的に対策の検討を行う「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を設置し、一昨年5月30日に「自動車運送事業の働き方改革に向けた政府行動計画」を策定した。

具体的には、労働生産性を向上させる取り組みとして、連節バスの導入、乗合路線バスの再編、観光需要の取り込み、貨客混載の促進、貸切バスサポートドライバーの実証実験、タクシーの生産性向上を目指した配車アプリを活用した新サービスの導入などを行うとともに、多様な人材の確保等の観点から、女性が働きやすい職場環境の整備・二種免許の取得支援などを関係省庁と連携して取り組んでいる。

加えて、日本バス協会及び全国ハイヤー・タクシー連合会においては、一昨年3月に「バス事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」及び「タクシー事業における働き方改革の実現に向けたアクションプラン」を策定し、働

き方改革の実現に向けて、業界として取り組む事項や時間外労働の削減に関する数値目標などを定め、積極的に取り組んでいくこととしている。

国土交通省としましては、運転者不足の解消に向けて、関係省庁や事業者団体とも連携を図りながら、引き続き、しっかりと取り組んでまいりたい。

操縦士、整備士等の不足への対策については、乗員政策等検討合同小委員会のとりまとめ（平成26年7月）を踏まえ、平成26年8月に民間を主体とする協議会が設置されており、現在、その場も活用しつつ、官民で連携して対策の実施及びさらなる検討を進めている。

当該協議会等で検討された対策の実施に関しては、さまざまな関係者のご意見をお聞きしているところであり、今後もこうしたご意見を踏まえて対策の実施を進めてまいりたいと考えている。

- (3) 交通政策基本法第27条で、国は、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携と協働を図ることにより、交通に関する施策の効果的な推進を図るとされている。労働集約型の典型である交通事業においては交通従事者が極めて重要な関係主体を形成しており、交通従事者も将来のあるべき交通施策の検討にあたって積極的に参画させる必要がある。従って、中央はもとより地方における交通施策のあり方等を議論、検討する場、さらには地域公共交通活性化再生法第6条に基づく協議会に交通従事者の代表たる労働組合をメンバーにすべく、地域公共交通網形成計画の計画作成の手引き等に構成員の例として「労働組合の代表者」を加えられたい。

【回答】（総合政策局地域交通課）

現行の地域公共交通活性化再生法において、協議会には、公共交通事業者や地域住民などに加え、「その他の当該地方公共団体が必要と認める者」も参加することが可能となっている。

また、同法に基づく基本方針においては、地域公共交通網形成計画の作成に当たって、「多様な主体が参画し、活発な議論を行い、それぞれが相互に連携、協力をしつつ、主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むことが重要」である旨を定めており、改正後の地域公共交通活性化再生法においてもこの方針を維持することとしている。

したがって、公共交通従事者についても、サービスの現場を熟知している等の理由から地方公共団体が必要と認めた場合には、協議会に参加できることとしている。

- (4) 国家がテロの標的になる現在、テロ対策は国家レベルの課題であり、事業者任

せの対応だけでは限界がある。附帯決議にも明記された道路交通の安全、船舶の保安、航空保安に関する国の責任と旅客・荷主の責任を明確にし、法制化されたい。

【回答】（大臣官房危機管理室）

交通においては「安全の確保」が何よりも優先かつ最重要な事項であり、その上で現下の切迫したテロ情勢を踏まえると、テロに対する安全の確保のためには、事業者自らの講じる対策が何よりも基本的かつ、最重要であると考えます。

また、道路交通の安全、船舶の保安、航空保安については、それぞれ次の通りである。

道路交通における道路運送事業に係る交通の安全に関しては、道路運送法において、運送事業者が実施すべき輸送の安全確保に必要な措置が明確に規定されており、国としては、運送事業者に対して、道路交通の安全確保のために必要な措置が適確に講じられるよう指導・監督する責任を有している。

船舶保安に関しては、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安等に関する法律において、国際航海日本船舶の所有者に対して、船舶警報通報装置の設置、保安措置の実施等を義務付けている。一方で、国としては、これら船舶に対して定期検査等の措置を実施し、保安の確保のために必要な措置が適確に講じられるよう指導・監督する責任を有している。

航空保安に関しては、航空法において空港設置管理者と航空会社の実施すべき航空保安対策が明確に規定されており、同法において運航者に対する爆発物等の輸送禁止の義務づけが規定されているところである。また、国としては国際基準に従い航空保安対策の実施に係る基準について策定及び見直しを行うことが義務づけられており、空港設置管理者及び航空会社がこれらの基準に従い適切に航空保安対策を実施するよう指導・監督する責任を有している。

テロ対策の強化が求められる中、今後も関係者と連携を深めつつ、引き続き、安全の確保が適切に実施されるよう万全を期してまいりたい。

- (5) 2013年12月に施行された改正道交法では自転車の車道走行の原則がルール化された。また、昨年6月にも自転車の歩道通行に関する規定、車両通行帯に関する規定も改訂され、各地において自転車通行空間が整備されつつあり、とりわけ東京ではオリンピックを控えて急ピッチに進められている。ただし、その多くは自転車レーンとなっており、停まることが不可欠なトラック・バス・ハイタクとの交差や混在による事故や駐停車時のトラブルが懸念されるとともに、レーンの設置に伴う規制緩和区間の廃止が発生している。したがって、自転車通行空間の

整備にあたっては歩道・自転車道・車道を峻別されたい。あわせて、警察・荷主等とも連携しながら、地域や道路の一定間隔ごとにバス・ハイタク・トラックベイの整備や荷捌き専用の駐車スペースの設置など、人流・物流の公共性に配慮した施設を整備されたい。

【回答】（道路局参事官）

令和元年の交通事故死者数は 3,215 人で、ピーク時（昭和 45 年）の約 5 分の 1 まで減少しているが、歩行者や自動車から分離された安全な自転車通行空間を確保することが重要と認識している。このため、国土交通省は、警察庁と共同で平成 28 年 7 月に改正した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を自治体に周知しているところである。

また、平成 30 年 6 月 8 日に自転車活用推進計画が閣議決定されたところであり、同計画に基づき、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進してまいりたい。

- (6) 現代の便利な生活に欠かせないコンビニ配送や A T M 等の現金装填、また、現代生活に不可欠なインフラの一つとなっている宅配便やデパート配送などの集配車両には駐車が不可欠である。

2018 年 2 月 20 日付で警察庁より各都道府県警察等に対して「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について」の文書が発出されたが、見直されたのは一部の都府県にとどまっている。また、規制緩和が実施された区間については、組合側の要望やトラック協会の要望との間に差異が生じている状況も散見される。地域住民との調整など難しい面もあるが、可能な限り現地実態に沿ったものとなるよう取り組まれない。加えて、見直し期間は 2020 年度末までとなっていることから、協議等が遅れている地域を中心に、強力で推進されたい。

あわせて、都市部における駐車場附置義務条例の拡充や荷捌き用駐車場の整備、道路に停めざるを得ない現状での店舗前の物資搬入車両用の駐車マスの確保、附置義務駐車場を隔地・集約化する際の集配ドライバーの横持ちへの配慮など、物流の社会的役割を考慮したまちづくりの施策を策定されたい。

また、宅配便の再配達削減に資するための駅やコンビニ等の公共スペースにおけるオープン型宅配ボックスの導入が、進められていることは大いに評価しており、再配達削減につながっていることから引き続き水平展開の取り組みを加速されたい。

あわせて、一定規模を超える集合住宅等には、その世帯数に応じた宅配ボックスの設置を義務付けられたい。

【回答】（自動車局貨物課、都市局街路交通施設課、総合政策局物流政策課）

警察庁では、安全・円滑な交通を確保しつつ集配中の宅配車両等を駐車させることができる場所については、一定の範囲で貨物集配中の車両の駐車を可能とする駐車規制の見直しを行うよう、都道府県警察に対して、平成30年2月20日付けで通達を発出し、本通達に基づく駐車規制の見直しについては、2020年度末までに完了するよう、計画的に実施することとしている。

そこで、国土交通省としましても、貨物運送事業者等から貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに関する要望・相談等があった場合は、各都道府県警察等と連携し、要望の実現等に向けて適切な対応を図ることを各地方運輸局・各地方整備局等に対して指示しているところである。

すでに要望に基づき、東京都や京都府の一部地域において駐車規制の見直しが実施されていると聞いている。引き続き、要望・相談等があった場合は、各都道府県警察等と連携し、要望の実現等に向けて適切な対応を図ってまいりたいと考えている。

国土交通省では、貨物用の荷さばき駐車スペースについて、平成6年に標準駐車場条例を改定しました。これを踏まえ、それぞれの地方公共団体において、その地域の実情に応じて、駐車場法に基づく附置義務条例に荷さばき駐車施設の附置に関する条項を設けているところである。

平成31年3月末現在、88都市において、荷さばき駐車施設の附置を規定した条例が制定されているところであり、国土交通省としましては、引き続き地方公共団体へ働きかけを行い、荷さばき駐車スペースの確保を進めてまいりたい。

また、附置義務の対象とならない規模の商店街等については、地域の方々と関係機関が連携し、共同の荷さばき駐車スペースの確保を進めている。国土交通省では、地方公共団体等が行う共同荷さばきのための駐車スペースの確保に関する取り組みに対して、社会資本整備総合交付金等による支援を可能としている。

宅配便取り扱い個数については、電子商取引の急速な増加もあり、5年間で約18%増加し、平成30年度は43.1億個に達している。また、令和元年10月期の調査では、宅配便の再配達率は約15.0%となっている。

国土交通省としましては、宅配・EC事業者及び関係省庁と連携し、宅配・EC事業者双方のサービス・生産性の向上を図るための議論を進めてきたところであり、2018年11月には、オープン型宅配ボックスに加えて、コンビニや営業所等を活用した多様な受取方法の提供などの取組事例をとりまとめ公表し、再配達削減への取り組みを各事業者において進めていただいている。

また、利用者があらかじめ指定する場所に非対面で配達するいわゆる「置き配」

に関する検討を行い、本年3月には、「置き配の現状と実施に向けたポイント」をとりまとめ、公表し、消費者・宅配事業者・EC事業者がそれぞれ参考にしていただくことで、盗難などのトラブル発生を未然に防止し、安心して「置き配」を実施していただくことができるものと期待している。

国土交通省としては、引き続き多様な受取方法の推進により、宅配便の再配達削減に向けた取組推進に努めてまいりたい。

- (7) 安全の確保のために必要な高速道路のSA・PAの駐車スペースが絶対的に不足している。高速道路各社や「道の駅」において「大型車駐車マス不足への対策」が実施されていることについては大いに評価するが、駐車容量の拡大に向けて、今後の整備・拡充計画を前倒しされたい。あわせて、大都市圏の後背地の高速道路IC付近に、平常時には貨物車両の大規模駐車施設として、災害発生時には空港・港湾施設と同様に基幹的広域防災拠点としての活用可能となる施設を整備されたい。

また、女性ドライバーが夜間働くには防犯上のリスクがあることから、SA・PAの照明など防犯対策についても講じられたい。

【回答】（道路局高速道路課）

高速道路の休憩施設は、過労運転による事故の防止や、利用者へのサービス向上の観点から、重要な施設であると考えている。

一方で、駐車スペースの増設にあたっては、①土地や費用面からの制約、②閑散時間帯に利用されないスペースが生じるといった課題がある。このため、駐車マスを増やすことに加え、夜間の長時間駐車抑制や、休憩箇所として利用するSA・PAの平準化、高速道路外の休憩施設と連携した分散利用など、利用の方法も含めた総合的な対策が必要であると考えており、引き続き実態を確認しつつ、検討してまいりたい。

- (8) 真に必要とされる持続可能な交通体系の構築に向けては、公共交通全体として一体的なシステムとして機能することが求められ、そのためには事業者間のパートナーシップが必要不可欠である。しかし、事業者同士だけでは連携が円滑に進むことが困難なケースもあることから、国・自治体などの仲介役としての役割が重要である。地域公共交通網形成計画の策定などを通じ、強いリーダーシップを発揮し、地域における持続可能な交通体系の構築を高度化されたい。

【回答】（総合政策局地域交通課）

地方部を中心に公共交通が厳しい状況に直面する中で、地域が必要とする移動

手段を確保していくためには、地域住民などのニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民など地域の関係者と協議して、公共交通の充実やサービスの確保に取り組み、これを国が支援していく枠組みが、これまで以上に求められているものと認識している。

こうした地方公共団体主導の取り組みをさらに推進するため、国土交通省としては、地方運輸局が地域公共交通活性化再生法に基づく協議会に参加し、助言を行っているほか、公共交通に係る地方公共団体担当者向けの研修の実施、計画策定のためのガイドラインの作成・充実等を通じて、ノウハウ面や地方公共団体の体制強化の面でも支援の充実を図ってまいりたい。

2. シェアリングエコノミーを見据えた制度見直しについて

自家用車のライドシェアの合法化とは白タク行為の合法化であり、運行管理及び整備管理など、利用者の安全を担保する措置の崩壊につながり、犯罪及び事故発生時の責任の所在についても大いに問題がある。

地域公共交通における個別輸送機関であるタクシー産業に壊滅的な打撃を与えるのみならず、バス・鉄道などにも負の影響を及ぼすことは必至である。

したがって、自家用車ライドシェアの合法化については、自動車行政を所管する省として反対の立場で対応されたい。

【回答】（自動車局旅客課）

国土交通省としては、自動車による旅客の運送において、安全・安心の確保が最重要の課題と認識している。

自家用車を用いたいわゆる「ライドシェア」は、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としている。

国土交通省としては、このような形態の旅客運送を有償で行うことは、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があるため、認めるわけにはいかないと考えている。

3. 地域公共交通確保維持改善事業について

- (1) 同事業に移行して約8年が経過しているが、計画の申請にあたり、地方運輸局や自治体の対応が様々なことから、各地方運輸局における対応を統一されたい。また、各地方運輸局には、同制度に精通した専門のスタッフを配置するとともに、事業者並びに労働組合などの関係者を対象にした説明会等を開催し、制度の改善と充実を図られたい。

【回答】（総合政策局地域交通課）

地方公共団体が中心となって、地域の移動手段を確保する取り組みを効果的に進めていくためには、計画作りの段階と計画に盛り込んだ事業の実施の段階のそれぞれについて、国として、財政面及びノウハウ面でしっかりバックアップする必要があると認識している。特に、市町村の約8割では公共交通の専任担当者が不在であるとの調査結果も出ていることから、計画作りを担う市町村における人材や組織体制の不足を国の支援でどのように補っていくかが重要な課題となっている。

このため、国土交通省では、国費補助により、計画作りと事業実施のそれぞれについて、財政面で支援するとともに、国土交通大学校における市町村職員等に対する研修、計画作成のためのガイドラインの作成や充実、地方運輸局が開催するセミナーでの各地の優良事例の横展開等の取り組みを強化していくこととしており、ノウハウ面や地方公共団体の体制強化の面でも支援の充実を図ってまいりたい。

今後とも、地域の声をよくお聞きしながら、制度の改善・拡充を図って参りたいと考えている。

- (2) 交通計画等を作成するにあたり、安全輸送の確保や路線実態の把握が重要な課題となることから、より本質的な状況を把握している交通運輸労働者の協議会への参加を義務付けられたい。

【回答】 1. (3) と同様

- (3) 地方の少子高齢化等による過疎化や、存続が危機に瀕している生活ネットワーク、離島住民の移動や生活必需品等の出入荷輸送は、民間事業者だけの努力には限界がある。国のナショナルミニマムとして措置を講じなければならないことから、地域の特性に応じた効率的な地域公共交通の確保・維持のためにさらなる拡充を図られたい。また、「労働組合」や「交通運輸労働者」が関係者としても重要であることを踏まえ、パンフレット・手引き等において明確に記載されたい。

【回答】（総合政策局地域交通課）

国土交通省においては、地域における必要不可欠な移動手段を維持確保するため、過疎地域等における幹線バス、コミュニティバス等や離島航路・離島航空路の運行（航）の欠損等に対し、国費による補助を行っており、引き続き、必要な予算の確保に努めてまいりたい。

また、現行の地域公共交通活性化再生法において、地域の協議会には、サービスの現場を熟知している等の理由から地方公共団体が必要と認めた公共交通従事者も参加できる制度となっており、改正後も、この制度は変わらずに維持されることになる。

4. 自然災害・震災対策などについて

(1) 激甚災害等により被害を被った鉄道への措置として、鉄道軌道整備法に基づく支援スキームがあり、赤字会社の赤字路線のみが対象だったところ、昨年の法改正により、黒字会社であっても赤字路線であれば対象となることとなった。しかし、適用要件、適用対象に様々な制約が課されるとともに助成額も十分なものとはなっていない。附帯決議に記された内容を踏まえ、さらなる拡充を講じられたい。さらには、こうした甚大な被害が及ばないよう、防災・減災対策の強化を図られたい。

- ① 東日本大震災で被災した鉄道の復旧をはじめ、今後発生しうる自然災害を想定し、「鉄道軌道整備法」の適用要件及び適用対象を緩和するとともに、政府補助率を増率し、街づくりとあわせた鉄道の復旧など原形復旧を超える整備に対しても助成対象とされたい。
- ② 黒字会社に対する制度においては、年間収入を上回る被害額であることが要件であるが収入の算定には当該路線だけでなく、会社全体の収入が案分されること、また、長期の計画を策定することも必要となるが、長大路線であった場合でも当該被災区間だけでなく全路線での計画が必要となることなど、早期復旧の観点からこれらの要件を見直されたい。
- ③ 国土交通省では、近年の自然災害において鉄道用地外からの土砂流入・倒木などが被害を拡大している状況を踏まえ、「鉄道用地外からの災害対応検討会」を立ち上げ、こうした災害に対する事前防災や早期復旧のための対応策等について検討を行っている。

については、鉄道用地外からの災害対応について、鉄道以外の分野における規定等も参考にしながら、自然災害が頻発する中、早急に制度設計を図られたい。併せて、鉄道用地に隣接する森林整備については、林野庁や当該自治体と連携した取り組みを進められたい。

- ④ 防災対策は鉄道事業の安全輸送確保にとって不可欠であるが、さらなる推進を図る必要がある。「国土強靱化のための緊急対策」における法面防護等については、鉄道事業者の経営体力はもとより、施工能力も限度があることから、3か年という期間内で可能な限り進めた上で、以降も継続的に推進されたい。

また、鉄道施設が国有林や民有地、河川などに接しているため、鉄道事業者単独の取り組みでは限界がある。鉄道防災に資する治山・治水事業強化に向けた、国や地方公共団体の取り組みの強化を講じられたい。あわせて、実際の自然災害を想定した訓練の実施に向けて、事業者と連携して行うとともに国や地方公共団体の取り組み・支援の強化を講じられたい。

- ⑤ 北海道胆振東部地震による大規模停電では、鉄道の安全を守る信号設備が一時使用不能になった他、鉄道では信号通信機能の復旧に多大なる労力を要したため、災害時の電力確保に関する措置を講じられたい。
- ⑥ 公共交通利用者を災害から守るために津波、洪水、土砂崩壊、火山噴火などで被害が想定される地域のハザードマップの作成や避難経路・施設の整備、海拔標識、避難方向標識など設置するために支援措置を講じられたい。
- ⑦ 西日本豪雨災害による被害の実態を踏まえ、鉄道貨物輸送の大動脈である東海道・山陽本線や陰陽連絡ルートなどの重要路線の強靱化に向けた支援を講じるとともに、物流の結節点を強化し、モード間の連携を含めリダンダンシーの確保を図るべく、より強いリーダーシップを発揮されたい。
- ⑧ 自然災害による鉄道被災によって、長期間運転休止を余儀なくされる場合の代替交通手段について、現在はJRをはじめとする鉄道事業者の責任のもと、経費を負担して代行バスの運行などを行っているが、これらに関する課題を整理し、関係者の連携・協働のもと持続的な対応がなされるよう検討のうえ取り組みを進められたい。

【回答】（鉄道局施設課、水管理・国土保全局河川計画課、鉄道事業課、鉄道サービス政策室）⑤について回答なし

①について、鉄道事業は、営利を目的とする鉄道事業者により営まれるものであるため、鉄道施設が災害により被害を受けた場合には、鉄道事業者が自らの判断の下、自らの資力により復旧することを基本とする。

しかしながら、経営が厳しく、鉄道事業者の資力のみで復旧することが著しく困難な場合には、復旧について鉄道事業者と地方公共団体との間において合意がなされることを前提とした、鉄道軌道整備法に基づく支援制度があり、平成30年度に制度の拡充が行われたところである。

さらなる制度の拡充については、現行制度の運用状況等を踏まえ、検討が必要と考えている。

いずれにしろ、国土交通省としては、被災した鉄道が早期に復旧されるよう、鉄道軌道整備法による制度などとともに、他事業との連携も含め、必要な支援を行ってまいりたい。

②について、収入の算定については、災害を受けた日の属する事業年度の前事業年度末から遡り一年間における当該鉄道の運輸収入と規定されている。

長期計画は、基本は路線毎に作成するものと考えており、被災区間だけで作成することは相応しくないと考えている。なお、同計画は、災害復旧事業に要する費用を負担する関係地方公共団体と鉄道事業者の合意に基づき作成することから、現行の制度は実態に即したものになっていると考えている。

国土交通省としましては、被災した鉄道が早期に復旧されるよう、鉄道軌道整備法による支援制度などとともに、他事業との連携も含め、必要な支援を行ってまいりたい。

③について、平成30年7月豪雨や令和元年の東日本台風（台風19号）による豪雨災害などでは、鉄道事業者が管理していない斜面から土砂が流入する等の災害が発生している。

このような状況を受け、昨年10月より、鉄道局において、外部の有識者等から成る「鉄道用地外からの災害対応検討会」を立ち上げ、鉄道事業者が行っている事前防災の取り組みや管理していない土地からの災害についての実態を把握するとともに、公物である道路事業や民間事業である電気・通信事業など他の事業制度などを参考にしながら、鉄道においてはどのような方策が考えられるのかについて検討を進めているところである。

国土交通省としましては、この検討会での議論も踏まえ、関係省庁とも連携しながら、鉄道が被災した場合に早期に復旧がなされるよう、必要な検討を行ってまいりたい。

④について、近年の相次ぐ災害を踏まえて、一昨年にとりまとめた「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」により、鉄道隣接斜面からの土砂流入対策等を平成30年度から令和2年度までの3か年で集中的に実施しているところであり、まずは3か年緊急対策を確実に完了することが重要である。

3か年緊急対策後の取り組みについては、防災・減災、国土強靱化の取り組みをさらに推進する観点から、鉄道施設の被災状況等も踏まえ、必要な対策を検討してまいりたいと考えている。

国土交通省としましては、引き続き、鉄道の防災対策の強化に向け、各地方の防災連絡会議等を活用し、砂防事業や治水事業などと連携しながら、鉄道事業者の防災対策への支援を行ってまいりたいと考えている。

⑥について、令和元年東日本台風に伴う浸水被害や土砂災害など、頻発する自然災害に対し、リスク情報を住民等に伝える取り組みを推進していく必要がある。

津波、洪水などの水害ハザードマップの作成にあたっては、従来より手引き等の公表などによる技術的支援と防災・安全交付金による財政的支援を行っており、引き続き支援してまいりたい。

水害ハザードマップのさらなる普及促進、及び住民等の水害に対する危機意識の醸成と避難場所等の認知度の向上を図るため、浸水深や避難場所等に関する情報を生活空間である「まちなか」に表示する取り組みを行っており、設置については引き続き防災・安全交付金を活用して自治体を支援してまいりたい。

土砂災害のハザードマップについては、土砂災害防止法において土砂災害警戒区域等が表示されたハザードマップを策定することとなっており、引き続き、区域指定の促進を図りながら、技術的助言や防災・安全交付金による財政支援を行ってまいりたい。

また、火山ハザードマップについて、都道府県の砂防関係部局等とともに噴火に伴う土砂災害の観点から検討を行い、地元関係機関で構成される火山防災協議会における作成を支援してまいりたい。

⑦について、重要インフラの緊急点検を踏まえ「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を一昨年12月に取りまとめ、鉄道河川橋りょうの流失・傾斜対策、鉄道隣接斜面からの土砂流入対策等について、3年間で集中的に実施する。

また、被災した鉄道施設に対しては、鉄道軌道整備法による支援制度があり、一昨年の通常国会において同法が議員立法により改正され、黒字の鉄道事業者であっても、一定の要件を満たせば補助することが可能となった。

国土交通省としては、引き続き、制度の的確な運用や必要な予算の確保に努め、鉄道輸送の安全を確保してまいりたいと考えている。

⑧について、大雪や豪雨等の自然災害によって鉄道路線が不通となった場合、利用者利便の確保の観点から、鉄道事業者自らが、バスなどの代替輸送を実施している。

昨年度は、台風19号により地域住民の方々の通学・通院等の重要な手段である地域鉄道が多く被災したことを踏まえ、地域鉄道の代行バスの運行経費に対する支援をしている。

これは、経営環境が厳しい地域鉄道事業者にとって、代行バス運行の長期化に伴う費用負担は、事業運営上大きな重荷であることから、復旧後に円滑に運行継続できるよう、一定の支援を行ったものである。

国土交通省としましては、自然災害により鉄道路線が不通となった場合は、復旧するまでの間における代替輸送の確保について、利用者利便を確保するた

め、関係機関と連携しつつ、適切に取り組んでまいりたいと考えている。

(2) 台風や集中豪雨といった一定の予測が可能な災害に対して、鉄道事業者は事前に運転休止計画を決定・公表しており、利用者への影響を低減するよう取り組んでいる。また、政府においても不要不急の外出を控えるように呼びかけ、百貨店などの店舗で臨時休業が行われるなど、一定程度浸透しつつある。しかしながら、実際には住民や旅行者が情報を得られずに駅に訪れ、移動困難や大混雑をきたすなど十分機能しているとは言えない。したがって、運休計画内容が広く国民（利用者）に周知徹底され、混乱を回避しうる広報の在り方を確立されたい。また、百貨店にとどまらず、一般企業の出勤見合わせや商店等の臨時休業など、地方自治体をはじめとする関係者が連携を図り、「タイムライン防災」に基づく時間軸を意識した行動を地域全体で共有できるようなさらなる取り組みを展開し、社会的な行動意識の醸成を通じた自然災害発生時の混乱の未然防止を図られたい。

【回答】（鉄道局鉄道サービス政策室）

台風や地震など異常時の訪日外国人を含む利用者へ、より分かりやすい情報提供を行うことは重要な課題であると考えている。

鉄道の計画運休の実施に関する考え方につきましては、平成30年9月の台風（21号、24号）襲来の際に各鉄道事業者が行った対応等を踏まえて、関係者が一堂に会して情報共有を行うとともに、対応が適切であったのか検証を行い、令和元年7月に最終の取りまとめを行ったところである。この際に、各鉄道事業者において、情報提供タイムラインをあらかじめ作成しておくことが重要である旨、モデルケースと併せ、公表しているところである。

一方、昨年の台風15号で実施された鉄道の計画運休においては、運転再開時に、それまでの時間に利用を予定されていた多くの利用者が駅に集中する一方、鉄道事業者の輸送力には限界があることから、駅での入場規制等の混乱が発生した。

このため、運転再開時に混乱が発生しないようにするため、各鉄道事業者より利用者への早め早めの情報提供やSNSなど多様な手段で多言語での情報提供を行うとともに、運転再開後にある程度の列車本数が確保できる時間を再開時間として発表するなどの利用者への情報提供工夫等について、昨年10月11日に「鉄道の計画運休の実施についてのとりまとめ」を改定し、各鉄道事業者に周知している。

国土交通省としましては、異常時の利用者への情報提供等について、より適

切な形で計画運休が行われるよう引き続き取り組んでまいりたい。

- (3) 国土交通省は、鉄道施設の耐震補強について、主要駅・路線から進めていくとしているが、特に首都直下型地震・南海トラフ地震などの大規模地震災害に備えて、多くの鉄道利用者の人命を守り、安全を確保するため主要駅や高架等の鉄道施設の耐震対策、対象要件の緩和を講じられたい。また、高架橋については、倒壊した場合、近隣の地域のみならず、緊急車両の往来などにも多大な影響が生じ、救助活動などさまざまな初動対応が遅れてしまうことが想定されることから、断面輸送量によらず高架橋の耐震対策をされたい。

【回答】（鉄道局施設課）

国土交通省としては、首都直下地震や南海トラフ地震等で震度6強以上が想定される地域等において、多くの鉄道利用者の安全確保や、社会・経済的影響の軽減を図るため、乗降客1日1万人以上の駅・片道断面輸送量1日1万人以上の路線の高架橋等を、令和4年度末を目標として優先的に耐震補強を支援している。

なお、片道断面輸送量1日1万人以下の路線の高架橋においても、鉄道事業者が優先順位を定めて、耐震補強に取り組むよう指導をしている。

- (4) 東日本大震災などの大規模自然災害時において、トラックや鉄道、またフェリー・旅客船をはじめとする船舶が物資及び人員輸送に大きく貢献し、その重要性が再認識された。

ただし、生活物資輸送などの支援に役割を果たすには、多様な輸送モードの維持・確立が重要である。したがって、各モードの特長を活かした複合一貫輸送の推進や、物流の役割も考慮した鉄道ネットワークの維持、海上輸送網の確立に向けた取り組みを講じられたい。あわせて、発災時における物資の円滑な流通に向けて、物流の基幹的広域防災拠点を各都道府県に設置されたい。さらには高度化された物流結節点の整備も促進されたい。

また、東京港などの主要港湾においては、渋滞解消に向けたモデル事業として一部のコンテナターミナルで早期のゲートオープン等の試みが行われているが、それ以外では8:30~16:30に限定されており、東京港湾地区などは未だ改善されているとは言い難い状況である。「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」では、アジア主要港並みのサービスを実現させるための一環としてコンテナターミナルゲートオープン時間の早朝・夜間への拡大や24時間化について取り組むことが施策として掲げられているが、実現に向けた取り組みの進捗について明らかに

されたい。

【回答】（総合政策局参事官（物流産業）室、港湾局港湾経済課）

今後想定される大規模災害における支援物資輸送においては、交通インフラ等の被災も想定されることから、鉄道、内航海運、トラックといった多様な輸送機関が、状況に応じて、連携して支援物資輸送を行う体制の確立等が重要と考えている。

このため、国土交通省としては、首都直下地震や南海トラフ地震への対応を想定し、関東・中部・近畿・中国・四国・九州地域において、有識者や自治体、物流事業者団体等で構成される「多様な輸送手段の活用による支援物資輸送に関する協議会」を開催しました。本協議会において、関係者による調整事項等の整理や情報伝達訓練等を行うことで、連携体制を構築したところであり、引き続き各地域での連携体制の維持強化を図ることとしている。

また、平成 30 年度末に、過去の災害時における支援物資輸送での教訓を踏まえ、ラストマイルを中心に課題や原因分析、対策の検討を行い、地方公共団体向けの「ラストマイルにおける円滑な支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」を策定・周知したところである。

さらに、昨年度は、神奈川県小田原市及び広島県竹原市において当該ハンドブックに基づく訓練を実施したところであり、この結果及び得られた知見についても共有していくこととしている。引き続き、これまでの調査検討の成果を活用しつつ、ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築に向けた取り組みを進めてまいりたいと考えている。

国際コンテナ戦略港湾におけるターミナルゲート前の渋滞の緩和を図るため、阪神港では平成 26 年度から平成 29 年度まで、京浜港では平成 28 年度に、それぞれゲートオープン時間の拡大に対する支援事業を実施し、ゲートオープンの延長時間中に一定程度の台数の車両がゲートを通過することにより、ゲート前渋滞長を削減するなど、一定の効果が認められたところである。

他方、ゲートオープン時間の拡大は、民間であるターミナル事業者自らの判断で行われるものであり、各ターミナルでは、特に効果の高い時間帯の需要に応じて行われているものであると認識している。

コンテナターミナルのゲート前渋滞やトレーラー運転者の皆様の長時間待機は、国土交通省としましても、重大な問題であると認識しており、この問題の解決のためには、コンテナターミナルの単位時間当たりの貨物取扱能力の向上や搬出入時間の分散などを進めていくことが必要である。

このため、国土交通省におきましては、新規コンテナターミナルの整備によ

る港湾全体としての処理能力の拡大、コンテナ搬出入予約システムや遠隔操作RTGの導入等を通じたターミナルの処理能力の向上などに取り組んでいるところであり、港湾管理者やターミナルオペレーター等の関係者の協力を得つつ、引き続き取り組みを進めてまいりたい。

(5) 今後も自然災害の発生が想定される中、旅客や働く人の安全、航空物流インフラを維持するためには、空港において防災と減災の観点であらゆる事態を想定した事業継続計画（BCP）の適切な運用が求められる。

国際貨物地区は、上屋施設、ライフライン及び連絡道路、貨物の保税蔵置場など、管理する事業者や関係省庁が多岐にわたるため、各事業者間の連携が必要であるため下記の通り取り組まれない。

- ① 災害発生時に旅客のみならず、貨物や空港で働く者の安全を十分に確保できる体制作りを国が主導で行う。
- ② 地方管理空港等も含めた全国の空港における「A2-BCP」の策定とそれに基づいた空港会社、貨物会社、航空会社、税関など事業者間の連携、および訓練の実効性の確認を国が行う。また、改善が必要であれば国が行う。
- ③ 主要空港の建物、および上屋施設、ライフライン、連絡道路等の保守管理、安全性の検証を国が定期的に行う。
- ④ 保税エリアにおける滞留貨物への対応など、非常時における官民連携の現場課題の検証を国が主導で行う。
- ⑤ 現行のコンセッション空港および導入を検討している空港については、設置管理者と運営権者の非常時における役割分担を明確化した体制作りを国が主導で行う。
- ⑥ 災害時発生時には、空港に連結している公共交通機関や周辺道路等、各交通網との連携が適切に行われるように事業者間の調整を行う。

【回答】（航空局航空ネットワーク企画課、空港経営改革推進室、航空局安全企画課空港安全室、航空局航空物流室）

①、②、⑤、⑥について、国土交通省としては、本年3月に、「空港における自然災害対策に関する検討委員会」において「A2-BCPガイドライン」をとりまとめたところであり、本ガイドラインに基づき、地方管理空港等も含む全国の空港において空港管理者が「A2-BCP」の策定を進めているところである。

本ガイドラインにおいては、本部長のもと、自然災害発生時に、空港内事業者、救急・救命活動を担う機関、関係自治体、警察、アクセス交通事業者等、空港の

機能復旧に関わるであろう組織・事業者全ての関係機関が協力・連携し対応していくこととしている。

また、訓練については、「A2-BCP」を実効性のあるものとするため、定期的かつ現実に即した形で実施することとしている。

自然災害発生時の空港アクセスの確保については、災害発生時の空港アクセス機能の早期復旧や代替交通手段の早期確保のため、交通事業者に加え、警察や道路管理者、関係自治体等、関係機関が体制構築に向けて検討することとしている。

これらのガイドラインに記載された項目をしっかりと各空港の「A2-BCP」に位置付け、対応していくことで、各企業での災害時の取り組みとも相まって、旅客のみならず、貨物や空港で働く者も含めた災害発生時の安全が確保されるものと考えている。また、コンセッション空港については、原則は運営権者の長が、例外的な事態にあっては国（空港長）が、「A2-BCP」等に基づき滞留者対応、早期復旧等を適切に行うこととしており、その前提として、あらかじめ自然災害発生時における空港管理者と運営権者の役割を明確化している。引き続き、自然災害に強い空港を目指し、本ガイドラインを参考に、真に実効性のある「A2-BCP」となるよう、国土交通省においても継続的な取り組みを進めてまいりたい。

③について、「A2-BCP」は、滞留者対応、施設の早期復旧に向けた関係機関の役割分担等を示すことにより空港全体の機能を確保するための計画であり、空港内の建物、上屋、ライフライン等の各機関が所有する施設に係る保守管理等については、施設を所有する機関が個別に対応することとなる。

令和2年度から実施する、国による「A2-BCP」の監査において、「A2-BCP」の実効性確保の観点から、施設の安全性を確認する必要がある場合は、施設を所有する機関における保守管理等の対応状況について確認することも検討してまいりたい。

④について、非常時における保税エリアの滞留貨物への対応等については、被災空港以外の空港の活用を含めて、被災空港での貨物の滞留を抑制できるよう、エアラインやフォワーダー等の関係者と連携しながら検討してまいりたい。

- (6) 台風や大雪等の異常気象時におけるトラックの輸送安全の確保について、貨物自動車運送事業法の改正により、荷主から、安全な輸送の確保が困難な状況での運行を強要するような行為があった場合は、荷主に対して是正に向けた国土交通大臣等からの働きかけや要請、勧告・公表の対象となったことは評価したい。

また、異常気象時の輸送をその時点で抑制するとの観点から、貨物自動車運送

事業輸送安全規則に異常気象時における輸送の在り方の目安等を定めることとなったことについては評価するが、降雨時や暴風時の強さと輸送の目安については、国土交通省から示されている「雨量や風速」に加え、既に策定されている内閣府の警戒レベル（相当情報を含む）および気象庁風力階級表（予報）なども加味した新たな目安を策定するとともに、荷主に対しても広く周知されたい。あわせて、輸送を中止しないことを理由に行政処分を行う場合は、荷主との背後関係を把握され、荷主勧告制度を積極的に適用されたい。加えて、適正化の巡回指導の際にも実態を聴取されたい。

【回答】（自動車局貨物課）

昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主が輸送を強要し、トラックが横転、水没するような事態が発生しました。そこで国土交通省は、令和2年2月28日に「台風等による異常気象時下における輸送の在り方について」通達し広く周知したところである。

ご要望については、不適切な輸送を荷主に強要された旨の通報に基づき適切に対処し、今後の状況も踏まえながら適切に対応してまいりたい。

今後も異常気象時下も含めた輸送の安全確保に取り組んでまいりたい。

5. JR・地方鉄道など公共交通の経営安定化及び維持活性化に向けて

(1) JRをはじめとする地方鉄道は、人口減少や高齢化、マイカーの利用拡大などから、鉄道の特性を発揮することが困難となり、厳しい経営環境に置かれている。その結果、事業者単独で維持することが困難な線区が全国各地に存在しているのが実態である。

鉄道は、人流のみならず物流においても主要な幹線輸送機関としての役割を果たしてきており、赤字＝廃線ありきではなく、地域ごとの事情に応じて将来を見据えた総合的な対策が求められている。

については、持続的な地域公共交通ネットワークの構築に向け、すべての関係者による真摯な協議が促進されるよう、国による強力な指導と支援を行われたい。あわせて、従来の枠を超えた柔軟な財源確保のための措置を講じられたい。

また、JR北海道やJR四国、JR貨物に対してこの間、累次に亘る支援が行われており、2021年度以降の支援策については法改正が必要となる。したがって、新たな支援策については、必要な財源確保と恒久的な法制化に向け、さらなる協議と具体的な措置を講じられたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課）

地方においてはＪＲも含め、地域の人口減少や高速道路をはじめとする他のインフラ等の発達に伴い、輸送人数が減少し、大量・高速輸送という鉄道特性を活かすことのできない路線が全国的に増加している。こうした状況を踏まえ、国土交通省としては、これまでＪＲ北海道及びＪＲ四国に対して、経営安定基金の運用益の下支え、経営安定基金の実質的な積み増し、設備投資に対する助成や無利子貸付など、累次にわたって支援を行ってきたところである。

国鉄清算事業団債務等処理法の規定に基づくＪＲ北海道等への支援は、その支援の期限が、現行法上、令和２年度末までとなっている。したがって、当該支援を令和３年度以降も継続するためには、同法の改正が必要となる。

支援継続の検討に当たっては、まずは、ＪＲ北海道等が経営改善に向けた取り組みを着実に実施し、その成果を挙げる必要があるとあり、国土交通省としては、ＪＲ北海道等によるこれらの取り組みを評価した上で、法案提出の期限を踏まえて検討を行ってまいりたい。また、地方鉄道の維持・活性化に向けて、地域鉄道事業者が実施する安全性向上に必要な施設整備や新駅設置、ＩＣカード導入など利用者の利便性向上を図る取り組みに対する支援を行っているところである。

地域における持続可能な交通体系のあり方については、地域における関係者において議論していただくことが重要であると考えている。国土交通省としても、関係者と密に連携しながら、地域の協議に積極的に参画し、地域における持続可能な交通体系の構築に向けた取り組みに対する支援を行ってまいりたいと考えている。

- (2) 社会資本の適正な維持、更新は安全・安心社会の実現を図る上で極めて重要である。鉄道についても国の根幹を支える重要な社会資本である。鉄道施設の維持、管理はこれまで、原則として施設保有者である事業者の責任で対応してきたが、道路や河川、港湾などの他社会資本の取り扱いを参考にし、かつ事業者の経営体力等を加味しつつ、国における支援のあり方を検討されたい。また、地方鉄道における設備改良や車両新製などは、事業者の努力だけでは限界があることから、国による助成を行うとともに、近代化に伴う固定資産に対する税務上の減免措置及び老朽化が著しい車両の更新支援策を講じられたい。
- (3) トンネルや鉄橋をはじめとした鉄道構造物はすでに 50 年以上を超えている設備が多く、特にＪＲは旧国鉄からの古い路線や設備を引き継いでおり、適宜修繕を行ってきたものの、今後は順次大規模改修が必要となってくる。こうした大規模改修に対する設備投資は安全投資の根幹であるが、事業者にとっては相当の経

営負担を伴うことから、大規模修繕にかかる税制面を含めた支援を図られたい。

新幹線については全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線鉄道大規模改修引当金制度が廃止され、より老朽化が進む在来線を含め、当該スキームを参考とした鉄道設備全般に係る老朽化対策支援策を講じられたい。

【回答】（鉄道局施設課、鉄道局鉄道事業課）（２）、（３）について

国土交通省としては、鉄道事業者に対して、構造物の定期検査の実施や記録の保存を義務づけるとともに、経営の厳しい地方の鉄道事業者に対しては、将来的な維持管理費を低減し長寿命化に資する鉄道施設の補強・改良に対する補助制度を設けて、支援を行っているところである。

また、新たに敷設された橋りょうやトンネル等の鉄道設備について、固定資産税の特例措置を講じているところである。引き続き、鉄道施設の維持管理や大規模修繕の取り組みが着実に進むよう、必要な支援を行ってまいりたい。

厳しい経営環境にある地域鉄道における安全輸送の確保は、重要な課題であると考えている。このため、国土交通省では、地域鉄道に対して、レールやマクラギ、老朽化した車両の更新、防護設備など安全性の向上に資する設備整備のため、予算や税制特例により支援しているところである。

今後も、こうした支援措置を活用し、地域鉄道を支援してまいりたい。

(4) 2000年の鉄道事業法改正以降、全国の地方鉄道で廃線が続いている。地域の足の確保は超高齢化社会の進行の中で不可欠であり、また地域経済にとっても公共交通の存続は大きな影響を与えるものであり、「地方創生」をスローガンとする国の方針からしても必要不可欠である。地方鉄道の維持活性化に向けた支援策の強化を図られたい。

【回答】（鉄道局鉄道事業課）

厳しい経営環境にある地域鉄道の維持・活性化のためには、地域の主体的な取り組みが重要と考えている。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律では、地方公共団体が中心となり、鉄道事業者や沿線住民等で構成される協議会が、地域公共交通網形成計画を作成し、その計画に公有民営等の事業構造の変更を行う「鉄道事業再構築事業」を位置づけ、当該事業について、地方公共団体や鉄道事業者等が認定申請を行った場合、国は審査を行い、国土交通大臣が認定するスキームを規定している。

国土交通省では、認定を受けた鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対し、鉄道設備整備に係る予算や税制特例などの総合的なパッケージにより重点的に支援している。

6. 高速道路料金に関する政策について

- (1) 社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申を受けて、国土交通省は、2013年12月20日、「新たな高速道路料金に関する基本方針」を公表し、現行の割引料金を再編するとして、割引率の縮小が図られている一方で、大口多頻度割引の拡大、さらには、本四架橋の通行料金が引き下げられることとなった。

「交通政策基本法」では、国民利用者の視点に立って交通機関同士が連携を強化し、交通に関わる総合的ネットワークを維持、発展させなければならないとする「交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携」が明文化されており、附帯決議では「交通インフラの料金や運賃等についてはバランスある水準となるよう配慮する」よう明記されている。したがって、高速道路を含めた自動車交通政策については、総合交通政策の観点に立脚した適切な制度設計を図られたい。

【回答】（道路局高速道路課）

高速道路の料金については、国土幹線道路部会の中間答申などを踏まえ、様々な観点から検討を進め、「新たな高速道路料金に関する基本方針」やパブリックコメントを踏まえ、平成26年4月より新たな料金を導入しているところである。

この中で、料金水準について、建設費による区間毎の料金差を是正し、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ転換し、3つの料金水準に整理いたしました。また、料金割引については、実施目的を明確にし、生活対策、物流対策などの観点から、高速道路の利用機会が多い車に配慮するよう再編した。

- (2) 交通流動の最適化を図るには、公共的な性格を持つ事業用車両が高速道路を利用するよう誘導する施策が重要である。したがって、ETC2.0車載器装着車かつ事業用自動車に限り1年拡充された大口・多頻度割引の割引率50%の恒久化や、現状で大口・多頻度割引の恩恵を受けられない、主に一般道を利用する営業車を高速道路へ誘導を図るための新たな割引制度の創設、主に荷主の責に帰す事由による軸重違反への割引停止に関する配慮など、適正な高速道路料金制度の確立に向けて取り組まれない。

また、一般乗用旅客自動車（タクシー・ハイヤー）の通行時、旅客が身障者手帳を有しているときに限り、一般車同様通行料の割引を検討されたい。

【回答】（道路局高速道路課）

高速道路料金の大口・多頻度割引については、平成30年度の補正予算において、最大割引率の拡充措置（40%→50%）を、ETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象に、2020年度末まで延長したところである。

高速道路の料金割引の実施には、財源確保という課題もあるが、今後とも、地域の意見を聞きながら、幅広く議論を行い、時代に即したものになるよう努めてまいりたい。

有料道路における障害者割引制度については、通勤・通学・通院など自家用車を日常生活において利用する必要がある障害者の方の社会的自立を支援するため、他の利用者の理解が得られるものとなるよう、全国の高速道路会社等が申合せの上で行っているものである。

当該割引制度については、不正利用を防止する必要があることや、割引による減収は他の利用者の負担となることから、利用者全体の理解が得られるものとなるよう一定の要件が設けられているところである。

高速道路会社等においては、目的に沿った割引を実施するため、障害者の方が自立した日常生活を営む上で、必要と考えられる利用を対象とし、障害者1人につき1台について、障害者本人又はその親族等が所有する自家用車であることを、事前に福祉事務所で確認の上、ご登録いただき、通行料金を割引しているところである。

タクシーやハイヤーの利用を障害者割引の対象とすることについては、要望の都度、高速道路会社に検討を求めているところではあるが、料金所において割引の対象となる障害者の乗車を確認する等のため、料金所の応対時間が増加し、料金所での渋滞が懸念されること等から現時点では導入が難しいと聞いている。

このような状況の下、国土交通省としましては、高速道路会社と共にこのような課題の解消について、引き続き検討してまいりたいと考えている。

- (3) ETC2.0 車載器搭載車両を対象とした一時退出時の料金通算施策について、「道の駅」に立ち寄った後、退出したインターチェンジに戻るより1つ先のインターチェンジから乗り継ぐ方が距離的・時間的に優位な場合があるなど、実態を踏まえて、時間、出入りインターチェンジ、立ち寄り要件等について、より柔軟な施策の適用を講じられたい。あわせて、水底トンネルや長大トンネルなど、法令により迂回走行する場合もその対象に加えられたい。

【回答】（道路局高速道路課）

現在の高速道路から一時退出の制度は、サービスエリア・パーキングエリアがない区間において、ドライバーに休憩機会の提供を目的として行っている。

一方、隣接インターからの再流入も含め、高速道路の一時退出に対する要望は、多様な要望がある。引き続き、採算確保への影響を勘案しつつ、利用者からのご意見等を踏まえ、高速道路の利便性をより向上させるための取り組みについて、

検討してまいりたい。

- (4) これまでの道路政策によって疲弊しきった本四航路をはじめとするフェリー・旅客船事業者は、新たな高速道路料金制度により壊滅的な打撃を受けることとなり、そこで働く者の雇用を奪うこととなる。それに伴い、災害時における緊急輸送などへの船舶の活用も叶わず、被害拡大も懸念されることから、事業の維持・存続に向けたさらなる助成策を講じられたい。

また、各種道路施策については、各公共モードによる輸送に与える影響を十分に考慮したうえで、イコールフットィング、総合交通政策推進の観点に基づき実施するよう改められたい。

【回答】（海事局内航課）

フェリー・旅客船の維持・存続については、まずは地域活性化の一環として、地元自治体、交通事業者、地域住民等の関係者が航路の役割について議論し、利用促進をはじめとする航路の存続等について合意形成を図ることが重要と考える。このような認識に基づき、国土交通省としては、予算、税制及び船舶共有建造制度の支援をフェリー・旅客船の整備・運航に対して行っているところである。

さらに、訪日外国人旅行者受入環境整備に係る支援措置等を通じてフェリー・旅客船の活性化に向けた取り組みを進めている。引き続き、フェリー・旅客船の活性化に向けて取り組んでまいりたい。

7. 国際海上コンテナ安全輸送対策等について

- (1) 改正「貨物ユニット（CTUs）の収納のための行動規範」や改正SOLAS条約との整合性を図り即時対応するため、2012年臨時国会において審議未了、廃案となった「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」を国内における安全輸送の根幹と位置付け、速やかに再上程し、成立されたい。

【回答】（自動車局安全政策課）

「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案」について、荷主にも罰則が科せられる内容等について理解が得られなかったものと認識している。このため、法制化に向けては、関係者間でのさらなる理解を得る必要があり、改めて関係者間の理解・浸透状況等を踏まえて適切に対応する必要があると考えている。

一方で、コンテナの陸上運送の安全対策について万全を期すため、平成25年6月末に安全輸送ガイドラインをとりまとめ、これに基づく取り組みを平成25年8月より開始しました。本ガイドラインでは、コンテナ情報の伝達や荷主を含

むすべての関係者の役割について定めるほか、貨物輸送ユニットの収納のための行動規範の内容についても盛り込んでいるところであり、地方連絡会議や関係業界による講習会等を通じて、現場への浸透に努めているところである。

- (2) SOLAS条約に基づく「コンテナ重量証明」が 2016 年 7 月より義務付けられたことに鑑み、各コンテナターミナルに台貫場を設置し、港頭地区での検量証明を促進すると同時に、証明行為は港湾運送事業法による検量事業として許可された者に限るとし、国内及び日本発着のコンテナ貨物の安全性を確保するよう具体化されたい。

【回答】（港湾局港湾経済課）

改正 SOLAS 条約においては、輸出コンテナの総重量を、実入りコンテナの総重量を適切に点検された計量器で計測する方法以外に、適切に点検された計量器で個々の貨物、梱包材等を計測し、それらと空コンテナ重量を足し合わせて算出する方法も認められているところであり、従前からの施設でも十分対応可能と考えている。また、コンテナの総重量確定にあたっては、自ら重量確定を行う荷送人又は荷送人に代わり委託を受けて行う者の国土交通省への事前届出・登録制度が設けられている。

このコンテナの総重量の確定行為は、従前より多岐に亘る関係者により行われている実態があり、ご要望のように、港湾運送事業法に基づく検量事業の許可を受けた者以外の者が行うことができないように規制することは、適当ではないものと考えている。

- (3) 「国際海上コンテナ陸上輸送における安全マニュアル及びガイドライン」のさらなる周知徹底のため、地方連絡会議をすべての地方運輸局に設置し、労働者代表として労働組合を参加できるよう具体化されたい。

【回答】（港湾局港湾経済課）

新安全輸送ガイドライン等に基づく取り組みの周知徹底及び着実な実施を図るため、各地方においても、荷主、船社、ターミナルオペレーター、取次事業者、トラック事業者、トラック運転者などの関係者からなる「国際海上コンテナの陸上輸送の安全確保のための地方連絡会議」を開催し、労働組合の各地方支部等の方に参加していただいているところである。

当該地方連絡会議は、各地方の状況に鑑み必要に応じて実施しており、平成 25 年より開催している関東、中部及び近畿に加え、平成 29 年より東北、令和元年より北海道においても開催し、ガイドラインの実効性確保に向けた取り組み等を

推進しているところである。

8. 観光先進国の実現に向けた取り組みのさらなる強化について

(1) 観光の持続的発展に向けた観光地との共生について

訪日外国人旅行者の増加に伴い、一部の観光地では、交通渋滞、騒音、ゴミの投棄、観光資源の破壊などが「観光公害」として取り上げられている。観光の持続的発展に向けては、観光地や地域住民の観光客受け入れへの理解と共生の視点が必要であり、観光に対して消極的な印象を与えることがないよう対応されたい。

特に以下の3点について、課題認識または具体的な取り組みの進捗状況を明らかにするとともに引き続き対応を強化されたい。

- ① 東京オリンピック・パラリンピックで想定される首都圏の交通渋滞対策におけるTDM及び交通対策の試行結果はどうであったのか。
- ② 観光地でのゴミ散乱や空港、宿泊施設でのゴミ投棄について、昨年の回答にありました「日本の観光局による日本の魅力を発信する外国語サイト」はどのように外国人旅行者へ周知されているのか、またその効果は。
- ③ 訪日外国人旅行客の大型スーツケースでの移動による公共交通機関での一般旅客とのトラブルについて、その対応策としての「手ぶら観光」の浸透や活用状況について明らかにされたい。

【回答】（総合政策局政策課、観光庁国際観光課、総合政策局物流政策課）

①について、東京オリンピック・パラリンピック大会の関連施設の多くは、通勤や物流が集中している地域にあることから、円滑な大会輸送の実現と経済活動、市民生活の共存を図ることが重要である。昨年夏、大会本番と同様に、「首都高の交通量の最大3割削減」、「一般道の交通量の1割削減」を目標として、交通対策（TDM及びTSM）のテストが実施された。

テスト期間のうち、チャレンジウィークとして特に集中的に取り組みを行った7月22日（月）～26日（金）について、東京都・組織委員会が効果測定を実施したところ、テレワークなどTDMのみが実施された22日（月）、23日（火）、25日（木）については、前年と比較して、首都高の交通量はほとんど変化がなく、一般道は約4%減少しました。また、首都高の入口閉鎖など大規模な交通規制（TSM）が行われた7月24日（水）、26日（金）については、首都高の交通量は約7%減少し、一般道も約4%減少しましたが、国道246号等で局所的な渋滞が発生したという結果となった。

以上のように、昨年夏のテストでは一定の効果は得られたものの、まだ目標には達しておらず、かつ大会本番は、さらに大会関係車両等による交通需要の増加

(首都高で約7万台)が見込まれており、また、長期間にわたるため、さらなる取り組みが必要である。

国土交通省では、このような状況を踏まえ、引き続き所管業界等に対し「2020 TDM推進プロジェクト」への協力の呼びかけを行うとともに、物流分野でのさらなる交通量削減に向け、荷主と物流事業者が協働して取り組むよう、国土交通省が中心となり、他省庁とも連携して関係業界への働きかけを行っているところである。また、大会期間中の首都高の混雑を解消するため、夜間割引(半額)を導入するとともにマイカー等の昼間の料金を1,000円上乘せする料金施策については、大会延期を受けて改めて必要な手続きを進めているところである。

国土交通省としては、来年夏の大会本番に向けて、引き続き、東京都や組織委員会、関係省庁、関係業界の皆様方と密に連携しつつ、必要な取り組みを進めてまいりたい。

②について、訪日外国人旅行者の急増により、我が国との文化や風習、マナーの違いにより、観光地で問題が生じている事例があることは承知している。このため、日本政府観光局(JNTO)による日本の魅力を発信する外国語サイトにおいて、日本文化・習慣に不慣れな外国人旅行者向けにページを設け、旅行中の様々な場面におけるマナーについて、日本人との接し方やよく使うフレーズなど、日本滞在中、日本人と接する機会に役立つ情報を交えつつ掲載し、JNTOが実施する広告、出展事業やデジタルプロモーション等を通じて幅広く訪日外国人旅行者に情報提供を実施している。

また、その効果ですが、当該サイト全体のユーザー数の推移を見ますと、平成30年度3,150万ユーザー、平成31年度3,500万ユーザー、と各種プロモーションの結果、着実に増加傾向にあり、さらに当該マナーに関するページも、平成31年度のページ閲覧数は前年度比130~180%の伸長率であり、一定程度の方にご理解いただいているものと想定される。

訪日外国人旅行者の拡大にあたっては、日本を訪れた外国人旅行者の方々に、良い印象をもって帰国していただくことが非常に重要である。日本のマナーを外国人観光客に一方的に伝えるのではなく、相手の目線で日本の文化や習慣が理解できるように工夫した情報発信等の取り組みが必要と考えている。訪日外国人旅行者にマナーに関する情報発信を引き続き行い、公共の場におけるさらなるマナーの向上に向けて、効果的に取り組んで参りたいと考えている。

③について、新型コロナウイルスに関連した感染症を起因とした訪日外国人旅行者の減少前は、一部の観光地において、急速な訪日外国人旅行者の増加も一因として、公共交通機関における混雑等のいわゆるオーバーツーリズムの課題が指

摘されていたところである。

国土交通省では、オーバーツーリズムの課題に対応するとともに、訪日外国人旅行者の利便性向上による地方誘客及び消費喚起を図るため、駅等での荷物の一時預かりや次の目的地等への荷物の配送を行う「手ぶら観光」を推進している。その結果、令和2年3月31日現在、認定手ぶら観光カウンターは566箇所となっている。また、令和元年の調査では、訪日外国人旅行者の「手ぶら観光」の利用は約14万個/月となりほぼ横ばいとなっている。

国土交通省としては、認定手ぶら観光カウンターの機能向上に対する支援も活用することで、手ぶら観光サービスの利用手続きの簡便化等を図るとともに、認定手ぶら観光カウンターを増加させること等により、オーバーツーリズムの課題に的確に対応してまいりたい。

(2) 国際観光旅客税の使途について

観光促進のための財源として、政府は2019年1月7日より適用される国際観光旅客税を創設し、観光先進国実現に向けた観光基盤の拡充・強化を図るための恒久的な財源を確保することとした。また、その税収は、ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備等、国際観光の振興に資する3つの分野に充当することが改正国際観光振興法に明記されている。

国際観光旅客税による財源の具体的な使途については、受益と負担の関係から負担者の納得感が得られる必要がある。また、法に明記された3つの分野は広範囲に及ぶ可能性があるが、負担者である国民や訪日外国人旅行者の双方が直接的に受益を実感できる使途に限定されたい。加えて、本来の主旨と異なる目的に活用されないよう透明性を確保されたい。

【回答】（観光庁総務課調整室）

国際観光旅客税の使途については、国際観光振興法の改正や使途の基本方針において、同財源を充当する3つの分野を明示するとともに、受益と負担の関係の明確化など基本的な考え方が定められたところである。さらに、これらの基準に合致したもののうち、観光戦略実行推進会議における民間有識者の意見も踏まえつつ、新規性・緊急性の高い施策について予算を充てるものと考えている。

また、国際観光旅客税の使途については、その時々課題やニーズに対応し、効果が発揮できるよう、民間有識者の意見も踏まえつつ予算を編成するとともに、行政事業レビューや政策評価等をしっかり活用して、第三者の視点から適切なPDCAを行うこと等により、無駄遣いを防止し、使途の透明性を確保してまいりたい。いずれにしても、観光先進国の実現のため、国際観光旅客税も活用し

つつ、負担者である国民や訪日外国人一人ひとりが受益を実感できるようにすることが重要であり、受益と負担との関係に留意しながら施策の推進に努めてまいりたい。

(3) 若者の海外旅行の機会創出について

アウトバウンドは、双方向の国際交流による社会や文化の理解を深める機会であるとともに、諸外国の観光資源やサービスの体験を通じて、日本において観産業を担う人材の育成にも資するものである。昨今のグローバル化の流れにあつて、特に日本の若者の海外渡航数は、人口の減少という要因がありながらも、高いとは言えず国主導のもと取り組まれない。

① 経済的にも自立する年代（20～29歳）での嗜好、興味、関心は、10代での学習、経験によるところが大きい。10代での海外旅行の機会を創出する取り組みを行う。機会のひとつとして、学校行事における海外旅行（修学旅行、留学など）では、国が主導となり、国際交流、国際相互理解を通じた、グローバル人材の育成を目的とするプログラムを推進されたい。

② アウトバウンドは、双方向の国際交流による社会や文化の理解を深める機会であるとともに、諸外国の観光資源やサービスの体験を通じて、日本において観光産業を担う人材の育成にも資するものであることから、パスポート取得手数料の減免・10年旅券の取得可能年齢引き下げを検討されたい。また、若者の海外旅行の機会創出に向けた今後の取り組みについて伺いたい。

【回答】（観光庁参事官（旅行振興））

アウトバウンドの促進は、国際感覚の向上のみならず、国際相互理解の増進により、互いの理解を深め、友好関係を高めるとともに、インバウンドの拡大にも貢献し得るものであり、重要な意義があると考えている。

観光庁では、特に若者のアウトバウンドを促進するため、昨年1月に、観光関連業界、経済界、教育界、関係省庁等を構成員とする「若者のアウトバウンド推進実行会議」を立ち上げ、海外渡航経験がない20歳の若者に海外体験を無料で提供する「ハタチの一步-20歳初めての海外体験プロジェクト」の実施を支援して参りました。引き続き、若者の海外体験促進に向けた具体的な取り組みを、関係業界や関係省庁等と連携しながら推進してまいりたい。

(4) 余暇・休暇制度について

観光庁による「ポジティブ・オフ」、厚生労働省による「仕事休もつ化計画」、経済産業省による「プレミアムフライデー」など、省庁毎に余暇・休暇の施策が存在

することなどから各省庁の取り組みを一本化することを検討されたい。

【回答】（観光庁参事官（旅行振興））

第 196 回通常国会において、「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」が成立し、平成 30 年 4 月 1 日以降、全ての使用者に対して、年 5 日の年次有給休暇の確実な取得が義務付けられた。

観光庁としては、平成 23 年より、休暇の積極的取得及び旅行促進を目的として「ポジティブ・オフ」運動を推進してきたところですが、当該義務化に合わせ、平成 31 年 3 月に、厚生労働省、経済産業省を含む関係府省庁や関係団体を構成員とする「休み方改革」推進チームを設立したところである。引き続き、この「休み方改革」推進チームにおいて、関係府省庁や関係団体と連携し、官民一体となって休暇を取得しやすい環境を整備できるよう検討を進めてまいりたい。

(5) 災害時における訪日外国人旅行者への的確な情報提供

昨年 6 月の大阪北部地震の発生以降、西日本豪雨、台風、北海道胆振東部地震の度重なる発生により、深刻な被害が発生した。災害発生後、適切な情報が訪日外国人旅行者に提供されず、右往左往している様子が世界に報道された。諸外国にとって安全・安心というイメージのある日本で、訪日外国人旅行者が困惑、混乱している姿は、オリンピック・パラリンピックを控える日本にとって、イメージの低下が懸念される。以下の点に取り組まれない。

- ① 公共施設や公共交通機関における緊急時の有人アナウンスは、英語をはじめとした外国語に対応できるよう、共通のアナウンス音源または翻訳機器の導入など環境整備を講じる。
- ② 震災発生時、「応急協力等の協定」を締結しているホテル等の観光事業者に対し、事業者任せとせず、政府・地方自治体からの震災情報、避難情報の提供に必要な費用の補助を講じる。

【回答】（観光庁外客受入担当参事官室、観光庁観光産業課）

観光庁においては、観光地や公共交通機関など幅広い分野で共通する多言語対応のガイドラインを平成 26 年 3 月に策定しており、非常時の情報提供の対訳語についても一覧で例示している。また、今年度、地震や台風などの災害等に関する予備知識がない外国人旅行者に対して、「正確な情報」を「伝わる表現」に言い換えて発信するため、テンプレートとなる用語集の作成に取り組む。

さらに、訪日外国人旅行者の来訪が特に多い市町村等に係る公共交通機関や観光地における多言語対応の取り組みを集中的に支援する制度を創設しており、多言語音声翻訳システム機器の整備についても支援を実施している。

災害発生時において、訪日外国人旅行者に対しては、迅速かつ正確な情報発信を行うことが重要であると考えている。

このため、宿泊関係団体に対しては、災害時に訪日外国人旅行者への情報提供に役立つツール集（※）を取りまとめ、宿泊者へ活用いただくよう配布している。

（※） J N T O グローバルサイト、災害時情報提供アプリ（Safety tips）、他言語音声翻訳システム（VoiceTra）、等のホームページを URL 及び QR コードで掲載。

また、有用と思われるウェブサイトやアプリ等の情報をまとめたリーフレット（Safety Information Card）を制作し、訪日外国人旅行者の接点となる場所（入国審査場、観光案内所等）で配布しているところである。

今後とも、一層迅速かつ正確な情報発信に努めるとともに、災害時における高齢者、障害者等の受入のための宿泊施設のバリアフリー化を行うなど、安心して快適に旅行できる環境の整備に努めてまいりたい。

(6) 地球温暖化に対する取り組み

国連の気候変動に関する政府間パネル（I P C C）によると、現状の温暖化ガスの輩出ペースが続くと 2040 年頃の気温上昇が産業革命前より 1.5 度に達すると予測している。日本においても、地球温暖化が一因となる最近の異常気象（猛暑、豪雨など）により死傷者が発生するなど、深刻な被害が発生している。観光産業においては、スキー場の降雪量の減少、生態系の変化による自然景観の毀損、観光資源としての自然現象（流氷観光など）への直接的な影響、異常気象による交通路線への影響（航空便、船便の欠航率の増加、道路不通区間の増加など）がある。

世界における旅行・観光による二酸化炭素の排出量は、全世界の 8 % にのぼる中、温室効果ガスの削減に向け、国としてカンクン合意の下で自主的に約束している「2020 年までに 2005 年比で 3.8 % 以上削減」、パリ協定の下で誓約した「2030 年までに 2013 年比で 26 % 削減」という目標の達成に向け、積極的に取り組まれたい。

【回答】（総合政策局環境政策課）

温室効果ガスの排出削減については、「地球温暖化対策計画」に基づき、目標の達成に向けて政府一体となって取り組んでいるところですが、国土交通省においては、都市のコンパクト化や公共交通網の再構築等を通じた低炭素型の都市・地域づくり、次世代自動車の普及促進や、自動車の燃費改善、新築住宅・建築物の省エネ性能の向上と、既存住宅・建築物の省エネ改修等の施策に取り組んでいるところである。

一方で、パリ協定においては、工業化以前よりも世界の平均気温を 2℃未満に

抑えること等を目標としており、これを受けて我が国においても 2050 年までに 80%の温室効果ガスの排出削減を達成するという長期的な目標を掲げているところであり、これらの目標を実現するために、2019 年 6 月に「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」を策定し、国連気候変動枠組条約事務局に提出した。

温室効果ガス排出において、国土交通省に深く関連する部門は、「運輸部門」「家庭部門」「業務その他部門」であり、CO₂排出総量の約半分を占めている。これらの部門からのさらなる排出削減に向け、関係省庁と連携しつつ、積極的に取り組んでまいりたい。

9. 改正タクシー3法について

タクシー適正化・活性化特別措置法の改正法が施行されているが、この改正法による特定地域や準特定地域の指定基準が実態には即していないことから、多くの地域が特定地域対象外となっている。また、準特定地域指定基準にも満たない多くの地域は、新規参入や低額運賃導入などの可能性もあることから、改正法の趣旨と現場の距離がますます遠のいていくこととなっている。運賃に関しては、特定地域、準特定地域では公定幅運賃となり、その決められた範囲内でのみ運賃が認可されることとなり、この点に関しては前進したものと受け止めていたが、一部の事業者は、公定幅の下限以下で営業を続けており、国交省の運賃指導や運賃変更命令に対して提訴する事態となっている。予てからの遵法事業者との不公平は依然として埋められていない。また、当初試案とされていた公定幅に遠距離割引を含めることや、運賃競争となりかねない深夜早朝割増の廃止などが枠外となっていることなどから、改正法下での運賃問題に対する不信感を抱いているものも多い。また、地域によっては運転者負担の常態化が依然として蔓延し、法の運用次第によっては現状が改善されない可能性を残していることに危惧を抱いている。

このため、本改正法の規定及び附帯決議の着実な実行と、①特定地域・準特定地域の指定基準の見直しと地域協議会の適正・公正・迅速な運営、②公定幅運賃の適切な設定とその公定幅運賃の効果を損なわない適用運賃の範囲、③運転代行業や自家用自動車有償運送について、適切な指導、④タクシー事業の活性化を推進することと、車両防犯装置設置の予算措置の拡充、⑤厚生労働省との連携により、過労運転防止と労働条件の向上のため施策の推進についての取り組みを積極的に講じられたい。

【回答】（自動車局旅客課）

①について、現在の指定基準の指標を変更すべきとのご意見があることは承知しており、現在の指定基準に基づき指定された特定地域等の運用状況や効果等

を見極め、経済情勢の動向等も踏まえた上で、継続的に見直しの議論を行っていくこととしている。また、地域協議会の運営に関しては、地方運輸局も協議会の場に参加し、当該地域のタクシー事業の現状や問題点の提示、各種データの提供等をはじめ、必要な助言・意見を述べるなど、協議会が十分円滑に運営されるようサポートに万全を期してまいりたい。

②について、タクシー特措法の改正趣旨が、運転者の労働環境の改善であることを踏まえ、公定幅運賃制度を適切に運用していくとともに、運賃の割引等の審査に当たっては、引き続き厳格に行ってまいりたい。

③について、警察庁や自治体と緊密な連携を図り、運転代行業の業務の適正な運営を確保してまいりたい。また、自家用有償旅客運送については、交通が著しく不便な地域において、安全・安心な地域住民の足の確保がなされるよう、適切な制度運用に努めてまいりたい。

④について、特定地域・準特定地域にあつては、供給力削減による適正化事業を進めるだけでなく、事業の活性化も併せて行い、需要の拡大を図ることが重要であると考えている。現在、各地域においては、ニーズ等を踏まえ、様々な活性化事業が実施されており、こうした取り組みを通じて需要の掘り起こしを促進していきたいと考えている。

⑤について、厚生労働省との連携のもと、相互通報制度の活用や合同監査の実施等により、過労運転の防止等に取り組むとともに、タクシー特措法の適切な運用を通じて、労働条件の改善を後押ししてまいりたい。

国土交通省としては、引き続き、改正タクシー特措法等を適切に運用していくことにより、タクシー事業における輸送の安全確保やサービスの改善など利用者利便の向上に取り組んでまいりたい。

10. 安全性優良事業所（Gマーク）及び「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の認定取得の促進に向けた施策について

2019年度には認定事業所が全事業所の30%を超えるなど、Gマークの取り組みが進展していることは大いに評価できる。引き続き、荷主への周知と、より小規模の事業所への浸透に向けて、Gマークをより権威のある制度とするための施策を強化されたい。あわせて、取得に対するより一層のインセンティブが働くよう保険料の引き下げや公共団体等による入札における優遇策などを検討されたい。なお、安全性優良事業所の認定後に、新たな事実に基づき再評価されることとなる「安全性に対する法令の遵守状況」について、他の省庁による刑事・行政処分も端緒とされたい。

また、2011年4月から始まった「貸切バス事業者安全性評価認定制度」は、具体的なインセンティブが無いいため、認定における付加価値を導入することが求められている。したがって、制度に対する利用者や旅行業者の認知度の向上及び認定事業者に対する優遇措置など本制度を実効あるものとするための施策を講じられたい。

【回答】（自動車局貨物課、自動車旅客課）

Gマーク制度は、事業者の安全意識を高めるとともに、利用者が安全性の高い事業者を選ぶ目安としても大変有意義な制度であると認識している。

Gマーク取得事業所への優遇措置については、国土交通省においても、①行政処分に伴う違反点数の消去期間を通常の3年から2年に短縮、②営業所間又は営業所と車庫間においてIT点呼の実施ができることとしており、平成28年7月からは実施範囲を拡大し営業所と遠隔地間においてもIT点呼が可能、③基準緩和認定を受けた事業用自動車が適切に運行されている場合、継続認定の際の有効期間を通常の2年間から最長4年に延長、④CNGトラック導入補助の最低台数要件についても通常3台を1台に緩和、⑤特殊車両の通行許可について、適切に運行されている場合、許可の有効期間を通常最長2年間から4年間に延長等の措置を講じてきたところである。

またGマーク制度が利用者にも浸透するよう、地方運輸局及び運輸支局において、地元のマスコミへの周知や高速道路のSA・PA、道の駅等でのポスターの掲示依頼などの取り組みを進めるなど、全日本トラック協会と連携してその普及に取り組んでいるところである。

今後とも、関係団体等と連携して、各方面の意見を聞きながら、Gマーク制度の充実を図ってまいりたいと考えている。

貸切バス事業者安全性評価認定制度については、軽井沢スキーバス事故を受けて平成28年6月にとりまとめた「総合的な対策」に基づき、セーフティバスマーク等が旅行業者等で活用されるよう、国交省において貸切バス事業者の安全情報として公表しており、昨年3月には、貸切バス事業者の安全性を検索できるサイトを開設したところである。

また、旅行業界とバス業界は、平成28年8月に発表した「安全運行パートナーシップ宣言」に基づき、重要な安全情報として活用を図ることとしている。

加えて、訪日外国人向けの臨時営業区域の設定において、セーフティバス取得事業者であることを要件とするとともに、平成29年4月に導入した事業許可の更新制において、セーフティバス取得事業者は法令試験を免除することとしている。これらにより、貸切バス事業者の実質的なインセンティブは向上しており、今後益々重要性は高まっていくものと思われ、本年4月末時点の認定事業者は

1,803 者と、前年 4 月末時点の 1,646 者から(157 者)増加している。

11. 外国人労働力の対象業務の拡大と運転業務への導入の慎重な対応について

昨年 4 月 1 日、外国人労働者の受入れ拡大に向けた出入国管理法（入管法）が改正（一部の規定を除く）された。しかし、賃金の未払いや労働時間管理の適正化、健康診断の実施状況などで多くの問題が発生している。

一方、自動車の運転業務は、貨物・旅客自動車運送事業はもとより、建設業においても資材の運搬や建設機械の操作をはじめ幅広い需要があるが、ひとたび事故が発生すると多くの人的・物的被害が発生する業務である。外国人労働者（永住者など就労に制限がない者を除く）によるこれらの業務への従事は、言葉や習慣の違いによる事故惹起のリスクや事故発生後の対応、また、逃走により当該運転者への刑事・行政処分が形骸化する可能性もあり、我々道路を職場とする者はもとより、道路交通全体の安全を脅かす深刻な事態となるおそれが大いにある。そして、この懸念が顕在化してからは、対策を施すのは非常に困難である。

したがって、営業用車両の運転業務（報酬を受けて自家用車両の運転業務を行う場合を含む）への導入については慎重に対応されたい。

【回答】（自動車局総務課企画室）

トラック、バス、タクシーの運転業務については、現時点では、特定技能による外国人材の受入れに関し、業界全体としてのコンセンサスが得られている状況にはないことから、受入業種とはしていないところである。

これらの業界の中には、運転手不足を背景に、外国人材の受入れを希望する意見がある一方で、日本語能力が十分でない場合、輸送の安全性や利用者や荷主に対するサービスの質の確保が困難になるおそれがあるのではないかと、サービスの提供に関して、地理不案内、文化・慣習等の違いから、顧客との間でトラブルが生じるおそれがあるのではないかと等の懸念の声もあると聞いており、業界全体としての方向性が定まっている状況にはなく、また、業界としての方針の決定について具体的な予定はないものと承知している。

国土交通省と致しましては、業界における議論を引き続き、注視するとともに、必要な助言を行って参りたいと考えている。

12. 高齢者の就業促進について

- (1) 雇用と年金の接続のため、段階的に 65 歳までの希望者全員の雇用確保措置がとられているが、法定定年年齢が 60 歳の現状において、定年前後の職務内容が同一でも賃金を引き下げられている実態があり、継続雇用者のモチベーション低下を

もたらしている。

したがって、少なくとも特別支給の老齢厚生年金（報酬比例部分）の支給開始年齢と法定定年年齢を接続されたい。

- (2) 超高齢社会の到来を念頭に、老年学会等から高齢者の定義を 75 歳以上とすべきと提言された。現役世代の延長は、年金等の保険料負担者の増加や社会保障費用の削減、人手不足対策としては有効であるものの、業務によっては、労災事故や健康起因事故の増加などのリスクをはらんでいる。

したがって、身体能力を要する自動車運転の業務など、業種・業務ごとの実態を踏まえた年金支給開始年齢の設定、また、年齢に応じた身体負担の軽減に向けて、企業横断的な雇用の受け皿の創設も検討されたい。

【回答】（回答なし）

13. 悪質クレーマー(カスタマーハラスメント)への対策強化について

近年、様々なハラスメントが社会問題化しているが、交通・運輸産業においても悪質クレーマー(カスタマーハラスメント)が大きな問題となっている。例えば、鉄道では単なるクレームにとどまらず、暴力行為にまで発展しており、実態調査結果が毎年発表されているが、高い水準で横ばいとなっているとともに、タクシーやバスにおいても類似した事象が報告されている。したがって、カスタマーハラスメントの実態把握や調査活動を行い、撲滅に向け防犯対策・周知徹底活動の強化など、事業者と連携して取り組まされたい。

【回答】（鉄道局鉄道サービス政策室、自動車局安全政策課、海事局内航課・安全政策課、船員政策課、航空局安全企画課）

国土交通省において実施している調査では、平成 30 年度における鉄道係員に対する暴力行為の発生件数は全国で 670 件あり、4 年連続で減少したものの依然として高止まりしている状況である。鉄道の安全確保や利用者への良質なサービスの提供のためにも、駅員への暴力行為を防止することが重要と考えている。

このため、国土交通省においては、特に飲酒の機会が多い年末年始にかけて、暴力行為の発生件数が多い地域において、鉄道事業者や警察関係者と連携し、防止対策キャンペーンを実施しているほか、昨年 12 月に国土交通省と鉄道事業者との間で「迷惑行為に関する連絡会議」を立ち上げ、暴力行為に対する各社の取組状況の共有と取組強化についての意見交換を行っているところである。

暴力行為の発生は依然として高い水準であることから、引き続き、鉄道事業者や警察関係者と連携し、暴力行為の撲滅に向けた取り組みを進めてまいりたい。

悪質なクレームなどの著しい迷惑行為、いわゆるハラスメントについては、現

場の乗務員等に大きなストレスを与えるものであり、また、暴力行為に発展するおそれがあることから、撲滅に向けて防犯対策等の取り組みが必要であると考えている。一部の事業者では、ハラスメントを行う乗客に対して、その中止を求め、求めに応じない場合に運送中止等の厳正な対処を行う旨を運送約款に記載するなど、独自の対策を講じているところである。

また、国土交通省では、輸送の安全性向上のため、ドライブレコーダー等の機器導入に対して一部費用を補助しているところですが、バス・タクシー車内におけるドライブレコーダーの設置は、防犯対策にも資するものと考えている。(旅客船による)船内での迷惑行為に対しては、船員法に基づき、船長が旅客に対して必要な措置を取ること(法第27条)、船長が行政庁(海上保安庁等)に援助を請求すること(法第29条)が可能となっているほか、犯罪行為にあたる迷惑行為に対しては、船長に司法警察職員としての権限が付与されている(司法警察官吏及び司法警察官吏の職務を行うべき者の指定等に関する件第6条)。

また、近年の乗務員に対するハラスメントの実態等も踏まえ、海上運送法に基づく、一般旅客定期航路事業の旅客運送等に係る標準運送約款を改正(平成31年4月1日施行)し、旅客の禁止行為として、新たに「船員等の職務を妨げる行為」を追加することで、これに違反した場合に乗船拒否(運送契約の解除)の対象となることを明確化するなど、その対策の強化に努めている。さらに、乗客による暴力行為の根絶に向けた取り組みとしましては、現場において、船内の迷惑行為に対して、どのように対処するか不明瞭な部分もあり、対応に苦慮しているとの実態があったことを踏まえ、船内における迷惑行為に対する事業者や乗組員の対処方法を示したマニュアルを作成し配布したほか、船内迷惑行為防止に関するポスター、DVDを作成し、乗客に対し周知を行ってきたところである。

このように旅客船内での迷惑行為については、既に必要な制度整備を行うとともに、その対策に向けた周知活動に取り組んでいるところであり、引き続き、適切に対処してまいりたい。

航空については、航空法第73条の3において、「航空機内にある者は、当該航空機の安全を害し、当該航空機内にあるその者以外の者若しくは財産に危害を及ぼし、当該航空機内の秩序を乱し、又は当該航空機内の規律に違反する行為(安全阻害行為等)をしてはならない。」と安全阻害行為等の禁止を規定している。安全阻害行為等の抑止に関する乗客への周知については、定期航空協会と連携してポスター、リーフレット等を作成し、周知に努めているところである。